

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00001/18

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

D. F. Javier Franco Suanzes

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Música Ruiz

Coronel Auditor

D. Antonio Afonso Rodríguez

Representante de la Marina Mercante

D. Juan Ignacio Arribas

Ruiz-Escribano

Secretario-Relator

Coronel Auditor

D. Joaquín Ruiz Díez del Corral

En Madrid a los cinco días del mes de febrero del año dos mil dieciocho.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **6/2016**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 7 de Canarias, y relativo a la asistencia prestada el día 26 de febrero de 2016 por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR MENKALINAN**” al pesquero de bandera española, nombrado “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**”, con matrícula 3ª E-1-1-02, del Distrito Marítimo de Santa Cruz de Tenerife, de 10,14 metros de eslora, 3,36 metros de manga y 10,53 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por don J. A. L.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 7 de Canarias, mediante providencia de 2 de marzo de 2016, a la recepción de escrito, de fecha 1 de marzo de 2016, de la representación legal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**) que, trasladando el parte de asistencia, (folios 4 a 7), formulado por el patrón de la unidad de salvamento “**SALVAMAR MENKALINAN**”, basada en el puerto de Arguineguín, relativo al servicio prestado el día 26 de febrero de 2016 al pesquero “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**”, instaba su personación en las actuaciones, que se acordase la prohibición de venta del buque asistido y que se requiriera a su

armador, a fin de acreditar su valor, la aportación de copias de sus pólizas de seguro de Casco y Máquinas y de Responsabilidad Civil.

En el citado parte, se reflejaba que la “**SALVAMAR MENKALINAN**” había sido movilizada a las 08:30 horas, (todas las horas reseñada son UTC), por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Las Palmas, para que acudiera a la zona donde había zozobrado el pesquero “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**”, (27° 48’6 N 15° 57’,1W), cuyos cuatro tripulantes habían sido rescatados por los pesqueros que estaban en aquella zona. La unidad de salvamento salió inmediatamente de su base y puso rumbo a la zona, donde llegó a las 09:20 horas. Allí estaban, además del barco siniestrado, varios pesqueros. En el agua se encontraban tres hombres que estaban colocando defensas al “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**” para intentar mantener su flotabilidad. En este punto, la “**SALVAMAR MENKALINAN**” decidió realizar una maniobra de remolque, siendo las personas que están en el agua las que hicieron firme el cabo de remolque.

Asimismo, se reseña que una vez hecho firme el remolque, a las 10:16 horas se arrumbó al puerto de Mogán, dejándose al buque asistido en las proximidades del mismo, a la espera de que una empresa de buzos que había contratado el armador lo adrizara y reflotara, para llevarlo seguidamente a la dársena del puerto de Mogán. Una vez realizado el remolque, la “**SALVAMAR MENKALINAN**” dejó al “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**” a las 14:42 horas, y salió hacia su base, en la que atracó a las 15:30 horas, dándose por finalizado el servicio.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de siete horas, siendo la distancia navegada de 35 millas, referenciándose en el parte de asistencia los pertinentes extremos respecto al armador y patrón del pesquero “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**”, don J. A. L., si bien no se reflejaba la compañía aseguradora y póliza suscrita.

Segundo.

En la referida providencia, el Juez Marítimo, admitiendo la personación solicitada, dispuso, asimismo, la medida de garantía de prohibición de venta y gravamen sobre el pesquero “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**”, con la pertinente comunicación de anotación a realizar por la Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, la notificación a los interesados y exposición y publicación de edictos, (al folio 32 se une copia de su publicación en el B.O.E. nº 62, de 12.03.16), la valoración del pesquero asistido por la Inspección de Buques de la Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, la solicitud de informe meteorológico y la práctica de las demás diligencias de integración que en Derecho fueran pertinentes.

En relación con lo solicitado, obra a los folios 46 a 49, copia certificada actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español, relativa al pesquero asistido, con la anotación de la medida cautelar señalada; al folio 29 consta informe meteorológico de la Sección de Operaciones del Estado Mayor del Mando Naval de Canarias y, por último, al folio 106, certificado de valoración del pesquero siniestrado llevado a cabo por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife.

Tercero.

El asiento registral del pesquero “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**” reflejaba, junto a los datos de su construcción en 2002 y sus características principales, que el 21 de noviembre de 2014 pasó a ser propiedad, con carácter ganancial, de don J. A. L.

Respecto a valoración del pesquero, el informe evacuado por el referido Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima, tras reconocerlo y a la vista de las características del pesquero, lo cifra en un valor estimado de **SETENTA Y OCHO MIL SETECIENTOS SETENTA EUROS (78.770,00-€)**.

Cuarto.

Hay que hacer constar, como obra en el escrito de SASEMAR de 15 de Septiembre de 2016, (folio 84), que sería esta misma entidad la que había solicitado la emisión de un informe pericial oficial, que es el reseñado en el anterior antecedente y que ello se llevó a cabo a los fines de poder fijar un premio tras un salvamento.

Quinto.

Con fecha 3 de abril de 2017 se redactó por el Juez Marítimo la oportuna cuenta general de gastos, (folios 107 a 108), en la que se hicieron constar determinados extremos, de entre los incorporados al expediente en tramitación. Al respecto, hemos de citar los siguientes: parte de asistencia; la medida cautelar adoptada; el informe de meteorología; la valoración efectuada por perito oficial; los escritos de personación de las partes y, por último, la constatación de ausencia concreta de calificación de la asistencia, salvo la referencia a la realización de un remolque que se hace en el parte de asistencia. Asimismo, hay que poner de manifiesto que esta misma consideración es reseñada en las alegaciones de la contraparte, indicando que tal operación no fue consentida y que se realizó de manera defectuosa y sin la debida diligencia o pericia.

Posteriormente **SASEMAR** manifestó que su intervención en los hechos constituyó un salvamento, sin que por su parte se hubiera justificado ni solicitado ninguna cantidad en concepto de gastos, daños o perjuicios, aunque se ha referido en su escrito obrante al folio 84, al derecho a percibir un hipotético premio.

Tras lo anterior, se dispuso el traslado de la misma a las partes personadas con concesión de plazo para formulación de alegaciones y proposición de pruebas, diligencia que cumplimentó el siguiente día.

Sexto.

Con ocasión de las notificaciones efectuadas a las partes, consignemos que la dirigida al armador del pesquero “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**”, (folio 138), fue recibida por este y formuló alegaciones, ratificándose en las manifestadas en escrito de fecha 18 de octubre de 2016 y solicitando, asimismo, la práctica de pruebas y la convocatoria de las partes a la vista conciliatoria, (folio 112).

Hay que señalar que **SASEMAR**, en este trámite procedimental, no formula alegación alguna, dejando sin calificar la asistencia marítima prestada y sin haber determinado cuantía alguna relativa a una posible remuneración por gastos, ni la correspondiente al premio o precio por el servicio prestado.

Mediante providencia de 25 de mayo de 2017, el Juez Marítimo aceptó practicar parte de la prueba propuesta. Así, se inadmitió la prueba pericial solicitada al Centro Espacial de Maspalomas, por entender que estaba acreditado que el pesquero asistido no había realizado ninguna llamada de socorro, y se admitió, en parte, la testifical, en lo relativo a los testigos que se consideraron pertinentes para el esclarecimiento de los hechos, rechazándose los demás por ser considerados como improcedentes o por ya constar en la prueba documental el relato de los hechos.

Por providencia de 27 de julio de 2017 se acordó la práctica de la prueba testifical para el día 5 de septiembre de 2017, (folio 130). La misma fue practicada y obra a los folios 141 a 154, la relativa a los testigos don C. A. M., patrón del “**LOS CANARIOS**”, don S. A. G., patrón del “**PILAR DEL MAR**”, don E. P. M., patrón del “**NUEVO VIRGEN DEL CARMEN**” y don D. G. R., patrón del “**COMO TÚ**” y a los folios 162 a 165, la practicada respecto a don J. T. M., patrón del “**MIKE SILVA.**”

Séptimo.

El Juez Marítimo dispuso la celebración de la reunión conciliatoria para el 18 de Octubre de 2017, acuerdo que fue trasladado a las partes, que excusaron su asistencia.

La reunión conciliatoria llevada a cabo en la última fecha consignada, se dio por finalizada “Sin Avenencia” al no concurrir las partes convocadas, acordando el Juez Marítimo, en consecuencia, elevar las actuaciones a este Tribunal Marítimo Central, para resolución, lo que hizo por su escrito de 18 de octubre de 2017 (folio 172).

HECHOS

Primero.

Siendo parcialmente contrapuestas las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijar con la mayor precisión y objetividad posibles los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central, que a la vista de lo actuado, declara probado lo siguiente:

La unidad de salvamento “**SALVAMAR MENKALINAN**” fue movilizada a las 08:30 horas del día 26 de febrero de 2016, por una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Las Palmas, en la que se le instaba a que acudiera a la zona donde había zozobrado el pesquero “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**.” Cuando dicha unidad de salvamento llegó a la zona en la que se desarrollaban los hechos, a las 09.20 horas, el pesquero siniestrado estaba con la quilla al sol, emergiendo parte del puente y de la amura de estribor. Los cuatro tripulantes del barco que habían caído al agua, ya habían sido rescatados por los pesqueros “**PILAR DEL MAR**” y “**LOS CANARIOS**.” En la zona se encontraban, además de los antes mencionados, otros pesqueros, entre los que queda acreditado que se contaban los “**NUEVO SAN SEBASTIÁN**”, “**NUEVO MOBY DICK**”, “**NUEVO VIRGEN DEL CARMEN**” y “**COMO TÚ**.” Estas embarcaciones proporcionaron sus defensas para, con ellas, proporcionar flotabilidad al buque siniestrado. Para hacerlo, se lanzaron al agua tres tripulantes de los mismos y procedieron a colocar defensas y boyas en el “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**”, para intentar mantener su flotabilidad. Entre el personal que se había lanzado al agua para realizar estas labores, estaba el patrón del “**LOS CANARIOS**”, don C. A. M., que había llegado a afirmar un cabo de remolque. La “**SALVAMAR MENKALINAN**” estimó oportuno realizar una maniobra de remolque, para lo que ordenó que se retirara el cabo de remolque ya afirmado y lanzó un cable de acero que fue afirmado al “**NUEVO SANTIAGO PRIMERO**” por el Sr. A. M., que, como ya ha quedado dicho, estaba en el agua. Firme el cabo de remolque, se procedió a remolcar al pesquero siniestrado. A las 10:16 horas se arrumba al puerto de Mogán donde, a las 14.42, se deja al buque asistido a unos doscientos metros fuera de la escollera del puerto, amarrado al “**NUEVO SAN SEBASTIÁN**”, y allí permaneció, a la espera de que una empresa de trabajos submarinos que había sido contratada por el armador, (SUBSERVICIOS S.L.) lo reflotara y lo llevara a la dársena del puerto. Acto

seguido, la **“SALVAMAR MENKALINAN”** salió con destino a su base, atracando en ella a las 15:30 horas y dando por finalizado el servicio, datos todos ellos que se obtienen de la documentación obrante en el expediente.

Durante la navegación en que fue remolcado hasta el exterior del puerto de Mogán, el **“NUEVO SANTIAGO PRIMERO”** fue acompañado por los pesqueros **“NUEVO SAN SEBASTIÁN”**, **“LOS CANARIOS”** y **“PILAR DEL MAR.”**

Segundo.

Ni el armador, ni el patrón del **“NUEVO SANTIAGO PRIMERO”** solicitaron al **“SALVAMAR MENKALINAN”** que saliera de puerto para prestar a su barco asistencia o prestación alguna, ya que el armador había decidido que las operaciones de ayuda al **“NUEVO SANTIAGO PRIMERO”** serían realizadas por los pesqueros que estaban en sus inmediaciones, cuyos patrones habían manifestado su disponibilidad para hacerlo.

Tercero

Como consecuencia del remolque realizado por la tan citada unidad de salvamento, el **“NUEVO SANTIAGO PRIMERO”** sufrió daños de consideración.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero

Los hechos relatados pudieran constituir una asistencia marítima cuyo conocimiento y resolución corresponde a este Tribunal Marítimo Central, de conformidad con lo dispuesto el artículo 31 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, en vigor en calidad de norma reglamentaria conforme a la previsión de la disposición derogatoria única, letra f), y a lo dispuesto en el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Segundo

En el supuesto que ahora nos ocupa, la primera cuestión que se ha de dilucidar es la de conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque, la parte asistida, en sus alegaciones obrantes a los folios 99 a 103, ha manifestado que no solicitó asistencia alguna a la **“SALVAMAR MENKALINAN”** y que ésta, no le ha proporcionado ayuda alguna; es más, sostiene que el remolque que dicha

unidad de salvamento llevó a cabo, se realizó *“de manera defectuosa y sin la debida diligencia o pericia lo que determinó daños que hacían inservible económicamente la embarcación.”* Por su parte, la representación letrada de **SASEMAR**, entidad armadora de la **“SALVAMAR MENKALINAN”**, en su escrito de 15 de septiembre de 2016, (folio 84), calificó al servicio prestado como un salvamento.

Tercero

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que la parte asistente formula, es necesario determinar si en la misma han concurrido los requisitos que exige la normativa vigente en la materia.

El artículo 357 de la citada Ley de Navegación Marítima determina que *“El salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989...”* Por su parte, el artículo 358 del mismo texto legal establece que *“1. Se considerará salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro...”* Esta misma definición de “salvamento” es la que nos proporciona el artículo 1 del Convenio de Londres. Parece evidente, visto lo anterior, que para poder hablar de salvamento, es necesario que se dé una circunstancia de peligro, peligro que debemos considerar no de forma genérica o como una mera circunstancia posible, sino que debe concretarse en la forma en que lo hace una reiterada Jurisprudencia del Tribunal Supremo. Así, las sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, 15 de marzo de 1967, 25 de mayo de 1973, de 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, entre otras, exigen que la situación de peligro venga caracterizada por factores que, en mayor o menor medida, acarreen verdadero riesgo y que, además, concurren circunstancias que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o para el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, en el supuesto que nos ocupa, ha de rechazarse la calificación de salvamento, por no acreditarse la concurrencia del requisito de peligro, ya que, en el momento en el que la **“SALVAMAR MENKALINAN”** hizo acto de presencia en el punto en el que **“NUEVO SANTIAGO PRIMERO”** había zozobrado, sus tripulantes, que habían caído al agua, ya habían sido recogidos por los dos pesqueros que se encontraban próximos al buque siniestrado. Además, se habían realizado, por tripulantes de los pesqueros anteriormente citados, labores de colocación de defensas y boyas al pesquero zozobrado que habían conseguido dotarle de suficiente

flotabilidad, tanta como para poder proceder a su remolque. Así, cuando la unidad de salvamento llegó a la zona, ya se había afianzado un cabo de remolque por parte del patrón del **“LOS CANARIOS”**, tal y como ha quedado expuesto con anterioridad.

Por tanto, no parece que se diera una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes del **“NUEVO SANTIAGO PRIMERO”**, ni, tampoco, que existiera peligro, de la misma entidad, de que se produjera la pérdida de la referida embarcación, toda vez que por parte de las tripulaciones de los pesqueros que se encontraban en la zona del siniestro, o que acudieron a ella, se habían realizado las actividades necesarias para soslayarlo.

Cuarto

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención el día de autos de la unidad de salvamento **“SALVAMAR MENKALINAN”** no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario abordar la cuestión planteada por esa parte, relativa a la remuneración a la que entiende que tiene derecho.

Pues bien, a este respecto, el artículo 362 de la Ley de Navegación Marítima dispone que *“Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores...”* El criterio seguido por la Ley de Navegación Marítima es el sentado por el Convenio de Londres en su artículo 12, que prevé *“1. Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa. 2. Salvo que se disponga otra cosa, no nace obligación de pago alguno en virtud del presente Convenio si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil.”*

En el supuesto que nos ocupa, no acierta este Tribunal Marítimo Central a determinar resultado útil alguno generado como consecuencia de la actividad desplegada por la **“SALVAMAR MENKALINAN”**, puesto que se limitó a realizar un mero remolque, que, por otra parte, no le había sido solicitado, y que hubiera sido llevado a cabo por cualquiera de los otros pesqueros que estaban asistiendo al pesquero siniestrado, tres de los cuales, además, acompañaron al **“NUEVO SANTIAGO PRIMERO”** durante toda la operación de remolque. Y, en cualquier caso, y sin entrar en la etiología de los daños, ha quedado acreditado que como consecuencia del remolque se produjeron daños de consideración en la embarcación asistida.

Quinto

Dicho lo anterior, entendemos que la asistencia marítima prestada por la **“SALVAMAR MENKALINAN”** al pesquero **“NUEVO SANTIAGO PRIMERO”**,

que se encontraba asistido por otros pesqueros, ha de considerarse como un mero remolque y ha de estimarse que este se llevó a efecto por imposición, cuenta y riesgo del **“SALVAMAR MENKALINAN”**, actuación que queda, por completo, fuera del ámbito de aplicación de la normativa reguladora de los salvamentos marítimos.

Por todo lo expuesto, este Tribunal Marítimo Central

RESUELVE

Que debe declarar y declara que el servicio prestado por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MENKALINAN”** al pesquero de bandera española **“NUEVO SANTIAGO PRIMERO”** **no constituye un salvamento marítimo, y por tal motivo, no procede fijar remuneración alguna.**

Vuelva este expediente a su Juez Marítimo para conocimiento y cumplimiento de lo acordado, y notificación a las partes personadas a las que hará saber, además, que contra esta resolución pueden interponer recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán núm. 2, 28071, Madrid, en virtud de la Orden Ministerial 1601/1977, de 7 de septiembre, en el plazo de un mes, a partir de la fecha de la notificación, a la vista de lo previsto en el artículo 46 de la citada Ley 60/1962, de 24 de diciembre y de los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.